



Öffentliche Bekanntmachung

14. Sitzung des Ausschusses für Bauen und Liegenschaften

Sitzungstermin: Donnerstag, 22.05.2025, 17:00 Uhr

Raum, Ort: Konferenz- und Schulungszentrum, Werner-Nordmeyer-Str. 13, 31226
Peine

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Eröffnung der Sitzung
2. Feststellung der ordnungsgemäßen Ladung, der Beschlussfähigkeit und der Tagesordnung
3. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 13.03.2025
4. Fragestunde für Einwohnerinnen und Einwohner
5. Meldung von noch zu bauenden Radwegen an Landesstraßen zum nächsten Radwegekonzept der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) im Gebiet des Landkreises Peine **2025/061**
6. Antrag von KTA Schampera zur Prüfung der Gründung einer kreiseigenen Wohnungsbaugesellschaft **2025/066**
7. Antrag von KTA Schampera auf Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Förderung von Carsharing-Anbietern im Landkreis Peine **2025/068**
8. Informationen der Verwaltung
9. Anfragen und Anregungen



Informationsvorlage	Vorlagennummer: 2025/061
Federführend: Referat Digitalisierung und Infrastrukturprojekte	Status: öffentlich
	Datum: 23.04.2025

Beratungsfolge (Zuständigkeit)	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Bauen und Liegenschaften (Kenntnisnahme)	22.05.2025	Ö
Kreisausschuss (Kenntnisnahme)	28.05.2025	N

Im Budget enthalten:	nein	Kosten (Betrag in €):	---
Mitwirkung Landrat:	ja	Qualifizierte Mehrheit:	nein
Relevanz			
Gender Mainstreaming	ja	Migration	nein
Prävention/Nachhaltigkeit	nein	Bildung	ja
Klima-/Umwelt-/Naturschutz	ja		

Meldung von noch zu bauenden Radwegen an Landesstraßen zum nächsten Radwegekonzept der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) im Gebiet des Landkreises Peine

Sachdarstellung

Inhaltsbeschreibung:

Im Zuge der turnusmäßigen Aktualisierung des Radwegekonzeptes für Landstraßen werden die Landkreise und kreisfreien Städte von der NLStBV aufgefordert, den Bedarf an neu zu bauenden Radwegen zu nennen.

Die NLStBV plant dazu ein neues Vorgehen. Entgegen der früheren Vorgehensweise mit der Nennung von kurzen Radwegelücken zwischen zwei Orten sollen von den Gebietskörperschaften längere durchgehende Radwege bestimmt werden, die dann in Abschnitten realisiert werden sollen.

Ziele / Wirkungen:

Aus dem Überhang des Radwegekonzeptes 2016 der NLStBV, Geschäftsbereich Wolfenbüttel sind noch folgende Maßnahmen durchzuführen:

- Radweg an der L 321 zwischen K 21 und Sophiental (Länge 1,228 km)
- Radweg an der L 473 zwischen L 475 und Wierthe (Länge 1,150 km)

Bei beiden Radwegen handelt es sich um Gemeinschaftsradwege (GRW; vgl. Abschnitt Ressourceneinsatz)

Aus dem Geschäftsbereich Hannover ist der Radweg an der L 411 zwischen Clauen, Groß Lobke bis Sehnde (Länge 7,100 km) im Radverkehrskonzept unter weiterem Bedarf enthalten.

Wann es zu einer Realisierung der Radwege kommt, hängt von der finanziellen Ausstattung des Landes Niedersachsen ab.

Meldung von Radwegen für den Vordringlichen Bedarf zur Anmeldung im neuen Radverkehrskonzept der NLStBV durch den Landkreis Peine:

Zur Fortschreibung des Radwegekonzeptes der NLStBV meldet der Landkreis Peine den Radweg an der L 413 im Abschnitt von der Landkreisgrenze bis über Equord bis nach Solschen zur Aufnahme in den vordringlichen Bedarf (vgl. Anlage 1). Im weiteren Verlauf der L 413 von Solschen nach Adenstedt soll ein Bürgerradweg entstehen, ein entsprechender Verein wurde bereits gegründet. Der Abschnitt von Solschen nach Adenstedt wird damit nicht Bestandteil der Meldung an die NLStBV.

Der aus Norden von Hämelerwald kommende Radweg endet bisher unmittelbar an der Grenze von der Region Hannover zum Landkreis Peine. In südlicher Richtung müssen Fahrradfahrende die Fahrbahn benutzen. Mit einem DTV-Wert (durchschnittliche tägliche Anzahl von Fahrzeugen) zwischen 4.700 im nördlichen Bereich und 3.700 im südlichen Bereich weist die L 413 im Vergleich zu anderen Landesstraßen im Landkreis die höchsten Belastungen auf. Das gilt auch für den Schwerlastverkehr (SV-Anteil), der zwischen 700 und 300 schwankt. Aufgrund der genannten Werte und der angeordneten Höchstgeschwindigkeiten ist Fahrradfahren auf der Fahrbahn nach den Regelwerken unverträglich. Dieses wird sich noch weiter verschärfen, wenn ein Investor im Gewerbegebiet „Ackerköpfe“ zusätzliche Fahrten induzieren wird. Davon wäre der Nordteil bis zur B 494 besonders betroffen. Die Hohenhamelner Ortschaft Equord ist zudem bisher nicht an das Radverkehrsnetz angebunden. Der GVH-Bahnhof Hämelerwald stellt ein wichtiges Ziel für intermodale Verkehre dar.

Von der Verkehrsbedeutung her, ist ein sukzessiver Ausbau in Abschnitten von Nord nach Süd angezeigt. Allerdings wäre dabei voraussichtlich ein zusätzliches, kostenintensives Brückenbauwerk für den Radverkehr zur Querung des Mittellandkanals notwendig. Der zu bauende Radweg an der L 413 hätte Anschluss an die straßenbegleitenden Radwege an der B 65, der B 494 und der K 72 in Solschen und schließt eine Lücke im Radverkehrsnetz.

Kreisgrenze (Hämelerwald) - B 65	3,37
B 65 - OD Equord	0,69
OD Equord - B 494	1,18
B 494 - (Klein)Solschen	1,69

Übersicht der Teilabschnitte für einen Radweg an der L 413

Die Gesamtlänge zwischen der Kreisgrenze und Solschen beträgt rd. 6,93 km ohne Ortsdurchfahrten.

Durch ein attraktives und sicheres Radverkehrsangebot wird die Mobilität von Menschen ohne Pkw-Verfügbarkeit verbessert. Dem würde durch die Neuanlage eines Radweges Rechnung getragen werden

Ein attraktives und sicheres Radverkehrsnetz dient dazu, zusätzliche Verkehre umweltfreundlich zu verlagern und den CO₂-Ausstoss zu reduzieren. Der Bahnhof in Hämelerwald stellt ein wichtiges Pendlerziel dar und berücksichtigt die intermodale Anbindung.

Insbesondere Schülerinnen und Schüler sind die klassischen Nutzer im System Radverkehr. Im Rahmen der Analyse ist ein Schwerpunkt auf die Schulwegesicherung gelegt worden. Das gilt insbesondere für Schülerinnen und Schüler aus dem Bereich Equord in Richtung Hohenhameln und Ilsede.

Im Falle zusätzlicher möglicher Kapazitäten werden der NLStBV nachfolgende Radwege zur Realisierung gemeldet. Diese sind Bestandteil im Radverkehrskonzept 2024 des Landkreises Peine (Listung ohne Priorisierung).

L 320 zwischen K 13 und B 214

L 473 zwischen L 475 und Wierthe

L473 zwischen Wierthe und Sonnenberg

L 473 zwischen Groß Gleidingen und BS-Timmerlah

L 475 zwischen Barbecke und Broistedt

L 475 zwischen Lengede und Vallstedt

L 611 zwischen Bortfeld (Kreisverkehrsplatz / L 475) und BS-Völkenrode

L 619 zwischen Woltwiesche und Klein Lafferde

Ressourceneinsatz:

Projekte des Vordringlichen Bedarfs werden entweder zu 100 % durch das Land, vertreten durch die NLStBV, oder als Gemeinschaftsradweg bzw. Bürgerradweg umgesetzt.

Wenn die Umsetzung im vordringlichen Bedarf durch das Land erfolgt, wird diese Leistung zu 100 % durch den jeweils zuständigen regionalen Geschäftsbereich der NLStBV erbracht und umfasst die Planung einschließlich Antrag auf Planfeststellung, Grunderwerb, Finanzierung und Neubau von Radwegen sowie für die Baulast. Dies gilt nicht für Maßnahmen des weiteren Bedarfs.

Der Gemeinschaftsradweg ist ein Instrument für Gemeinden und Landkreise, um Maßnahmen aus dem Vordringlichen Bedarf des Radwegekonzeptes Niedersachsen (Stand 2016) losgelöst von der Reihenfolge der NLStBV, in der die Maßnahmen verwirklicht werden, umzusetzen.

Die Gemeinde bzw. der Landkreis sind dann im Regelfall bis zu 100 % für die Planung und den Grunderwerb zuständig. Der zuständige regionale Geschäftsbereich (rGB) stellt einen Antrag auf Planfeststellung. Er übernimmt in der Regel den Bau und die anteiligen Baukosten. Die Leistungserbringung der Gemeinde bzw. des Landkreises ist frei verhandelbar, beträgt aber in der Regel 50%. Voraussetzung für die Umsetzung eines Gemeinschaftsradwegs ist eine Vereinbarung zwischen Gemeinde bzw. Landkreis und dem zuständigen rGB. Nach Fertigstellung geht der Gemeinschaftsradweg in die Straßenbaulast der NLStBV über.

Bei Bürgerradwegen erfolgt die Gründung eines Vereins (ggf. durch Unterstützung der Kommune), verbunden mit der Planungsverantwortung und der Kostenübernahme für den benötigten Grund und Boden. Die Planfeststellung wird ebenfalls vom Land / Straßenbaulastträger durchgeführt. Das Land übernimmt dann 100% der Baukosten und den Unterhalt. Vorteil dieses Vorgehens ist die Vereinfachung der Verhandlungen mit den Grundeigentümern.

Schlussfolgerung:

Der zu bauende Radweg an der L413 im Abschnitt von der nördlichen Landkreisgrenze bis nach Solschen wird von der Landkreisverwaltung an den Straßenbaulastträger zur Aufnahme in den vordringlichen Bedarf gemeldet. Es handelt sich hierbei um eine wichtige Radverkehrsachse, die auch Bestandteil des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Peine ist. Der Abschnitt im weiteren Verlauf von Solschen nach Adenstedt bleibt weiterhin als Bürgerradweg im Gespräch.

Anlagen



Beschlussvorlage	Vorlagennummer: 2025/066
Federführend: Fachdienst Bauordnung, Raumordnung	Status: öffentlich
	Datum: 05.05.2025

Beratungsfolge (Zuständigkeit)	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Bauen und Liegenschaften (Vorberatung)	22.05.2025	Ö
Kreisausschuss (Vorberatung)	28.05.2025	N
Kreistag des Landkreises Peine (Entscheidung)	18.06.2025	Ö

Im Budget enthalten:	nein	Kosten (Betrag in €):	-- €
Mitwirkung Landrat:	ja	Qualifizierte Mehrheit:	nein
Relevanz			
Gender Mainstreaming	nein	Migration	nein
Prävention/Nachhaltigkeit	nein	Bildung	nein
Klima-/Umwelt-/Naturschutz	nein		

Antrag von KTA Schampera zur Prüfung der Gründung einer kreiseigenen Wohnungsbaugesellschaft

Beschlussvorschlag:

Der Antrag zur Prüfung der Gründung einer kreiseigenen Wohnungsbaugesellschaft wird abgelehnt.

Sachdarstellung

Inhaltsbeschreibung:

Es wird auf den Beschluss der Vorlage 2024/107 des Kreisausschusses vom 18.09.2024 verwiesen. Seinerzeit wurde der Beschluss der damaligen Vorlage 2022/147 vom 07.09.2022 zur Gründung einer kreisweiten Wohnungsbaugesellschaft oder gegebenenfalls einer kreisweiten Wohnungsbaugenossenschaft aus haushälterischen Gründen aufgehoben. Die finanziellen Mittel liegen aufgrund der angespannten Haushaltslage des Landkreises Peine weiterhin nicht vor.

Ergänzend ist hinzuzufügen, dass der Landkreis Peine weder über kreiseigene Grundstücke noch über geeignete Liegenschaften verfügt, um den erforderlichen Wohnraum im Zuge einer kreiseigenen Wohnungsbaugesellschaft zu schaffen. Die kommunale Planungshoheit

obliegt ferner den kreiszugehörigen Gemeinden bzw. der Stadt Peine. Folglich können für den Wohnungsbau erforderliche Bauleitplanverfahren nicht eigenständig durch den Landkreis Peine gesteuert werden.

Ziele / Wirkungen:

Entfällt

Ressourceneinsatz:

Entfällt

Schlussfolgerung:

An der bestehenden Sachlage hat sich seit der letzten Beschlussfassung nichts wesentlich verändert und die finanziellen Mittel sind für freiwillige Aufgaben nach wie vor nicht vorhanden.

Anlagen

Antrag KTA Schampera – Prüfauftrag Gründung Wohnungsbaugesellschaft

Martin Schampera (Volt)

Landkreis Peine
Herrn Landrat
Henning Heiß
Burgstraße 1
31224 Peine

Referat Landrat
LR ☒ EKR ☒ I ☐ II ☐ III ☐
FD: 26

Eingang 23. APR. 2025

erforderlich: ☒ zur weiteren Bearbeitung
☐ Bericht ☐ Rücksprache LR
Sonstiges: ☒ Kenntnis ☐ zum Verbleib
VV: hz. Sh

21. April 2025

Prüfung der Gründung einer kreiseigenen Wohnungsbaugesellschaft

Sehr geehrter Herr Landrat Heiß,

der Kreistag möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, nach § 56 NKomVG eine umfassende Prüfung zur Gründung einer kreiseigenen Wohnungsbaugesellschaft durchzuführen. Die Prüfung soll insbesondere folgende Aspekte umfassen:

1. Wohnungsmarktanalyse:

- Analyse der aktuellen Versorgung mit bezahlbarem Wohnraum im Landkreis Peine
- Prognose zur Wohnraumentwicklung (Demografie, Zuzug, Nachfragegruppen)
- Identifikation konkreter wohnungswirtschaftlicher Handlungsbedarfe

2. Rechtsform und Organisationsmodell:

- Prüfung geeigneter Rechtsformen (z. B. GmbH, GmbH & Co. KG, Anstalt öffentlichen Rechts) unter Berücksichtigung von:
 - Wirtschaftlichkeit
 - Beteiligungsfähigkeit Dritter (z. B. Sparkasse)
 - Steuerlichen Rahmenbedingungen
 - Steuerungsmöglichkeiten durch den Landkreis
 - Flexibilität im operativen Geschäft

3. Beteiligung Dritter:

- Möglichkeiten der Beteiligung institutioneller Investoren (z. B. Sparkasse)
- Finanzierungs- und Beteiligungsmodelle (z. B. Gesellschafterstellung, stille Beteiligung, Darlehen, Förderprogramme)

4. Finanzielle und organisatorische Aspekte:

- Grobabschätzung des Finanzbedarfs und möglicher Förderquellen (Landesförderung, KfW, NBank)
- Einschätzung zu Personalbedarf, Organisationsstruktur und Gründungsaufwand
- Zeitlicher Fahrplan zur Umsetzung

Die Schaffung bezahlbaren und bedarfsgerechten Wohnraums stellt eine zunehmend zentrale Herausforderung für Kommunen und Landkreise dar. Auch im Landkreis Peine bestehen sowohl in Mittelzentren als auch in ländlich geprägten Bereichen wachsende Anforderungen an ein sozial ausgewogenes, altersgerechtes und energetisch nachhaltiges Wohnangebot. In diesem Kontext erscheint die Prüfung der Gründung einer kreiseigenen Wohnungsbaugesellschaft aus mehreren Gründen angezeigt:

1. Steuerungsmöglichkeit auf dem Wohnungsmarkt

Durch eine eigene Gesellschaft erhält der Landkreis die Möglichkeit, aktiv und strategisch auf die Entwicklung des regionalen Wohnungsmarktes einzuwirken. So können gezielt Angebote geschaffen werden, wo private Investitionen aufgrund niedriger Renditen oder hoher Risiken ausbleiben.

2. Wahrnehmung kommunaler Daseinsvorsorge

Die Bereitstellung von Wohnraum für breite Bevölkerungsschichten – insbesondere für Haushalte mit geringem Einkommen, ältere Menschen oder Menschen mit Behinderung – ist Bestandteil öffentlicher Daseinsvorsorge. Eine kreiseigene Wohnungsbaugesellschaft kann diese Aufgabe mit gemeinwohlorientierter Zielsetzung umsetzen.

3. Sicherung von Wohnraum in öffentlicher Hand

Mit dem Aufbau eines eigenen Wohnungsbestandes wird gewährleistet, dass Wohnraum langfristig dem Zugriff spekulativer Entwicklungen entzogen bleibt. Es entsteht ein dauerhafter Einfluss auf Mietpreisentwicklung, Belegungsbindung und städtebauliche Steuerung.

4. Stärkung regionaler Wertschöpfung

Durch Bau-, Sanierungs- und Bewirtschaftungsmaßnahmen einer eigenen Gesellschaft können gezielt Impulse für das regionale Handwerk und Baugewerbe gesetzt werden. Zudem verbleiben Mietüberschüsse und Wertsteigerungen im öffentlichen Bereich.

5. Flexibilität und Effizienz

Im Vergleich zur Verwaltung verfügt eine kommunale Gesellschaft über höhere operative Flexibilität – z. B. beim Grundstückserwerb, bei Investitionsentscheidungen oder im Projektmanagement. Dies kann die Umsetzung von Wohnprojekten beschleunigen und professionalisieren.

6. Nutzung von Fördermitteln und Beteiligungsmodellen

Eine kommunale Wohnungsbaugesellschaft kann als eigenständiger Akteur Fördermittel auf Landes- und Bundesebene (z. B. KfW, NBank) abrufen und mit privaten Partnern – z. B. Sparkassen – kooperieren. Dadurch lassen sich Investitionen effektiv bündeln und zusätzliche Mittel aktivieren.

7. Gezielte Stadt- und Ortsteilentwicklung

Eine kommunale Wohnungsbaugesellschaft kann als Instrument der Stadt- und Quartiersentwicklung eingesetzt werden, etwa zur Reaktivierung von Leerständen, zur Innenentwicklung oder zur Entwicklung energetisch nachhaltiger Siedlungsformen.

8. Vorbildcharakter und interkommunale Signalwirkung

Ein aktives Engagement des Landkreises bei der Schaffung bezahlbaren Wohnraums kann überregionale Signalwirkung entfalten und weitere Akteure (kommunal oder privatwirtschaftlich) zur Mitwirkung motivieren. Die Gründung einer Wohnungsbaugesellschaft wäre auch ein Ausdruck politischer Handlungsfähigkeit und Zukunftsorientierung.

Fazit:

Die genannten Punkte verdeutlichen, dass eine kommunale Wohnungsbaugesellschaft ein wirksames Instrument zur aktiven Gestaltung der Wohnraumversorgung im Landkreis Peine sein kann. Die vorgesehene Prüfung soll daher die konkreten rechtlichen, organisatorischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für eine Gründung klären.

Diesen Prüfauftrag bitte ich in der Beratungsreihenfolge gem. §§ 54, 64 und 71 NKomVG zunächst im Ausschuss für Bauen und Liegenschaften, anschließend im Kreisausschuss und abschließend im Kreistag zu beraten.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Schampera (Voll)
Mitglied im Kreistag Peine



Beschlussvorlage	Vorlagennummer: 2025/068
Federführend: Klimaschutzagentur	Status: öffentlich
	Datum: 06.05.2025

Beratungsfolge (Zuständigkeit)	Sitzungstermin	Status
Ausschuss für Bauen und Liegenschaften (Vorberatung)	22.05.2025	Ö
Kreisausschuss (Vorberatung)	28.05.2025	N
Kreistag des Landkreises Peine (Entscheidung)	18.06.2025	Ö

Im Budget enthalten:	nein	Kosten (Betrag in €):	keine Angabe
Mitwirkung Landrat:	ja	Qualifizierte Mehrheit:	nein
Relevanz			
Gender Mainstreaming	nein	Migration	nein
Prävention/Nachhaltigkeit	nein	Bildung	nein
Klima-/Umwelt-/Naturschutz	ja		

Antrag von KTA Schampera auf Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Förderung von Carsharing-Anbietern im Landkreis Peine

Beschlussvorschlag:

Der Antrag zur Prüfung der Möglichkeiten und Potenziale zur Förderung von Carsharing-Anbietern im Landkreis Peine wird abgelehnt.

Sachdarstellung

Inhaltsbeschreibung:

Das Angebot des Carsharing-Marktes im Landkreis Peine ist der Verwaltung mit Ausnahme von privaten Anbietern, bereits im Wesentlichen bekannt.

Die angesprochenen klassischen Carsharing-Systeme eignen sich besonders für Städte mit größerer Einwohnerzahl. Ländliche Räume, wie der Landkreis Peine, sind für dieses Geschäftsmodell wenig lukrativ – ein Grund, weshalb es diese Modelle im ländlichen Bereich nicht gibt. Eine finanzielle Förderung würde an dieser Stelle eine dauerhafte Subvention dieser privatwirtschaftlichen Unternehmen bedeuten, ggf. sogar eine Marktverschiebung beinhalten. Weiterhin erscheint ein zusätzlicher finanzieller Aufwand auch vor der aktuellen Haushaltslage nicht angemessen.

Die Prüfung der Infrastruktur bezüglich der Möglichkeiten zu Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum und der Ladeinfrastruktur können zwar förderlich für die Mobilitätswende sein. Die Landkreisverwaltung selbst besitzt jedoch diesbezüglich keine Flächen. Hier wären

die kreisangehörigen Kommunen der Ansprechpartner. Die Klimaschutzagentur koordiniert derzeit ein gefördertes Ladeinfrastrukturkonzept (LIS) in Kooperation mit den Kommunen. Dabei wird erörtert, an welchen Orten in den Kommunen ein Bedarf an E-Ladestationen besteht und eine technische Realisierbarkeit gesehen wird. Das Konzept dient als Hilfestellung für Planungen und ggf. für Gespräche mit interessierten Unternehmen im Bereich Ladeinfrastruktur.

In Deutschland fallen 20 % der Treibhausgasemissionen in den Bereich der Mobilität. Im Landkreis Peine sind es 56 % (Stand 2020, Daten des Regionalverbandes Großraum Braunschweig, RGB), bedingt durch den hohen Logistikanteil und die Autobahn A2. Der Landkreis Peine hat die Bedeutung der klimabewussten Mobilität und ein diesbezüglich erforderliches Handeln erkannt. Dazu wurde eine dauerhafte Stelle für Mobilität in der Klimaschutzagentur eingerichtet, mit dem Ziel, die Emissionen von Treibhausgasen zu senken, die Mobilitätswende im Landkreis voranzutreiben und dadurch den Bürgerinnen und Bürgern klimabewusste Mobilität zu ermöglichen.

Die Klimaschutzagentur sensibilisiert und informiert im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zur klimafreundlichen Mobilität. Viele Hebel der Mobilitätswende sind auf Ebene der Kommunen anzusetzen und können kommunenübergreifend konzipiert sein. Zudem besteht ein regelmäßiger Austausch zwischen den Kommunen untereinander und der Landkreisverwaltung durch den Runden Tisch Mobilität der Klimaschutzagentur.

Das Carsharing wurde auch hier beleuchtet und Systeme sowie Möglichkeiten für den ländlichen Raum thematisiert. Dazu zählen z.B. die bereits in einigen Gemeinden etablierten Systeme wie Mika oder Flexo (kein direktes Carsharing, sondern ein flexibles Bussystem) oder auch Mitfahrbänke. Im Jahr 2025 liegt der Fokus der Arbeit der Klimaschutzagentur im Bereich Mobilität an anderen Stellen wie beispielsweise dem Radverkehr und dem erwähnten Ladeinfrastrukturkonzept. Da die personellen Kapazitäten begrenzt sind, bei der Landkreisverwaltung sowie auch bei den Gemeinden und der Stadt Peine, wird das Thema Carsharing zu einem späteren Zeitpunkt ggf. wieder höher priorisiert.

Ziele / Wirkungen:

Entfällt

Ressourceneinsatz:

Entfällt

Schlussfolgerung:

Eine gezielte finanzielle Förderung oder anderweitige Kooperationen mit privatwirtschaftlichen Carsharing-Anbietern würden einen Eingriff in den Markt bedeuten und sind, abgesehen von nicht zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln, aus rechtlicher Sicht nicht zulässig.

Anlagen

Antrag KTA Schampera – Prüfauftrag Carsharing

Martin Schampera (Volt)

Landkreis Peine
Herrn Landrat
Henning Heiß
Burgstraße 1
31224 Peine

Referat Landrat
LR ☒ EKR ☒ I ☐ II ☒ III ☐
FD: KSA
Eingang 23. APR. 2025
erforderlich: ☒ zur weiteren Bearbeitung
☐ Bericht ☐ Rücksprache LR
Sonstiges: ☒ Kenntnis ☐ zum Verbleib
VV: Hz: SLA

21. April 2025

Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Förderung von Carsharing-Anbietern im Landkreis Peine

Sehr geehrter Herr Landrat Heiß,

der Kreistag möge beschließen:

Prüfung der Möglichkeit und Potenziale zur Förderung von Carsharing-Anbietern im Landkreis Peine

A. Ausgangslage:

Der Landkreis Peine verfolgt das Ziel, die Mobilität nachhaltig zu gestalten und gleichzeitig die CO₂-Emissionen zu reduzieren. In diesem Zusammenhang gewinnt Carsharing als umweltfreundliche und ressourcenschonende Mobilitätslösung zunehmend an Bedeutung. Zwar gibt es bereits erste Ansätze für Carsharing-Modelle im Landkreis, doch die Potenziale für eine breitere Förderung und Integration dieser Mobilitätsoptionen sind bislang noch nicht voll ausgeschöpft.

B. Ziel des Prüfauftrags:

Ziel des Prüfauftrags ist es, die Möglichkeiten und Potenziale zur Förderung von Carsharing-Anbietern im Landkreis Peine zu untersuchen. Dabei sollen insbesondere die Rahmenbedingungen, erforderliche Maßnahmen und finanziellen Mittel ermittelt werden, um Carsharing als nachhaltige Mobilitätslösung weiter zu fördern.

C. Prüfungsschwerpunkte:

1. Analyse des aktuellen Carsharing-Marktes im Landkreis Peine:
 - Bestandsaufnahme: Ermittlung der bestehenden Carsharing-Angebote (gewerbliche Anbieter, lokale Initiativen, private Anbieter) im Landkreis Peine.

- Nutzerzahlen und Nachfrage: Untersuchung der Nutzungshäufigkeit und des Bedarfs an Carsharing-Diensten im Landkreis, insbesondere in städtischen und ländlichen Gebieten.

2. Ermittlung der Potenziale und Fördermöglichkeiten:

- Förderprogramme und finanzielle Anreize: Analyse bestehender Förderprogramme auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene, die für die Förderung von Carsharing und nachhaltiger Mobilität zur Verfügung stehen.
- Steuerliche Anreize: Untersuchung von Möglichkeiten, Carsharing-Anbietern steuerliche Anreize oder Zuschüsse zur Förderung von Elektromobilität und Infrastruktur bereitzustellen.
- Förderung von Elektrofahrzeugen: Untersuchung, inwieweit der Landkreis Peine die Nutzung von Elektrofahrzeugen im Carsharing-Bereich unterstützen kann (z. B. durch Zuschüsse, Ladeinfrastruktur).

3. Prüfung der Infrastrukturmaßnahmen:

- Carsharing-Stellplätze: Identifizierung geeigneter öffentlicher Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge in zentralen Bereichen (z. B. an Verkehrsknotenpunkten, Park-and-Ride-Plätzen, in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen).
- Ladeinfrastruktur: Untersuchung des Bedarfs an Ladepunkten für Elektrofahrzeuge und Prüfung der Möglichkeiten, diese an Carsharing-Stellplätzen zu integrieren.

4. Kooperationsmöglichkeiten:

- Kooperationen mit bestehenden Carsharing-Anbietern: Untersuchung der Möglichkeiten für Kooperationen zwischen dem Landkreis Peine und bestehenden Carsharing-Diensten (z. B. Sixt, Getaround, lokale Anbieter).
- Zusammenarbeit mit kommunalen Akteuren: Analyse, inwieweit Kommunen innerhalb des Landkreises Peine (z. B. Stadt Peine, Gemeinde Lengede) in Carsharing-Initiativen eingebunden werden können.

5. Rechtliche Rahmenbedingungen:

- Rechtliche Prüfung: Überprüfung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Bereitstellung von Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Raum, den Aufbau von Ladeinfrastruktur und die Förderung von Carsharing-Modellen.

6. Kosten- und Finanzierungsanalyse:

- Kostenaufwand: Ermittlung der voraussichtlichen Kosten für die Umsetzung der Carsharing-Förderung (z. B. finanzielle Zuschüsse, Infrastrukturmaßnahmen, Öffentlichkeitsarbeit).

- Finanzierungsquellen: Identifikation möglicher Finanzierungsquellen, z. B. durch Förderprogramme oder Haushaltsmittel des Landkreises.

Die Förderung von Carsharing-Anbietern im Landkreis Peine ist aus mehreren wichtigen Gründen sinnvoll und vorteilhaft. Hier sind einige zentrale Begründungen:

1. Förderung nachhaltiger Mobilität

- Reduzierung von CO₂-Emissionen: Carsharing ermöglicht es, Fahrzeuge effizienter zu nutzen, wodurch der Bedarf an privaten Autos reduziert wird. Dies trägt zur Verringerung von CO₂-Emissionen und Luftverschmutzung bei, was zu den Zielen der Klimaneutralität und der Verbesserung der Luftqualität beiträgt.
- Förderung von Elektromobilität: Viele Carsharing-Anbieter setzen auf Elektrofahrzeuge. Durch die Förderung solcher Modelle kann der Übergang zu umweltfreundlicher Mobilität beschleunigt werden.

2. Entlastung des Straßenverkehrs und der Infrastruktur

- Weniger Fahrzeuge auf der Straße: Durch Carsharing wird der Besitz von eigenen Fahrzeugen weniger notwendig, was zu einer Reduzierung des Gesamtverkehrsaufkommens führt. Dies kann Staus verringern und den Verkehrsfluss verbessern.
- Verringerung von Parkdruck: Carsharing führt zu weniger parkenden Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen und in Innenstädten, was den Parkdruck in urbanen Gebieten reduziert.

3. Förderung der Wirtschaft

- Schaffung von Arbeitsplätzen: Carsharing-Anbieter schaffen Arbeitsplätze, z. B. im Bereich der Fahrzeugverwaltung, Kundenbetreuung, Infrastrukturaufbau und Wartung von Fahrzeugen.
- Wirtschaftliche Impulse: Durch die Förderung von Carsharing können neue Geschäftsmodelle und Innovationen im Mobilitätssektor entstehen, was wirtschaftliche Impulse für die Region bringt.

4. Kostenersparnis für Bürger

- Günstigere Mobilität: Carsharing ermöglicht es den Nutzern, die Vorteile eines Fahrzeugs zu genießen, ohne die hohen Kosten für den Kauf, die Wartung, Versicherung und Parkgebühren eines eigenen Autos tragen zu müssen. Für viele Haushalte, insbesondere in städtischen Gebieten, ist Carsharing eine kostengünstige und flexible Alternative zum eigenen Fahrzeug.
- Zugang zu verschiedenen Fahrzeugtypen: Nutzer können je nach Bedarf auf unterschiedliche Fahrzeugtypen zugreifen, vom Kleinwagen über Transporter bis hin zu Elektrofahrzeugen, ohne diese dauerhaft besitzen zu müssen..

5. Unterstützung öffentlicher Verkehrsangebote

- Ergänzung des öffentlichen Verkehrs: Carsharing kann als Ergänzung zu bestehenden öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bussen und Bahnen dienen, besonders in Bereichen, in denen der öffentliche Verkehr weniger gut ausgebaut ist. Es bietet eine flexible Lösung für die „letzte Meile“, also den Weg vom öffentlichen Verkehrsmittel zum Zielort.
- Integration in multimodale Mobilitätskonzepte: Carsharing kann in ein multimodales Mobilitätskonzept integriert werden, bei dem verschiedene Verkehrsträger wie Fahrräder,

Carsharing-Fahrzeuge und öffentliche Verkehrsmittel miteinander kombiniert werden. Dies fördert eine nahtlose Mobilität und reduziert die Abhängigkeit vom privaten Auto.

7. Zukunftsfähigkeit der Region

- Digitale Mobilität: Carsharing ist ein zukunftsorientiertes, digitales Mobilitätsangebot. Es passt gut zu modernen Städten, die auf digitale Lösungen und Innovationen setzen, um Verkehrsprobleme zu lösen und gleichzeitig umweltfreundliche Alternativen anzubieten.
- Vorreiterrolle im Umweltschutz: Durch die Förderung von Carsharing kann der Landkreis Peine als Vorreiter für nachhaltige Mobilität in der Region und darüber hinaus wahrgenommen werden. Dies stärkt das Image der Region und macht sie für Unternehmen und Fachkräfte attraktiver.

8. Förderung der sozialen Inklusion

- Zugang zu Mobilität für alle: Carsharing kann auch in ländlicheren Regionen oder in weniger privilegierten sozialen Schichten eine kostengünstige Möglichkeit bieten, Zugang zu Mobilität zu erhalten. Das Angebot könnte auch durch spezielle Programme für sozial schwächere Haushalte oder Senioren erweitert werden.

Fazit:

Die Förderung von Carsharing-Anbietern bringt eine Vielzahl von Vorteilen für die Region: Sie unterstützt die Ziele der nachhaltigen Entwicklung, trägt zur Entlastung der Infrastruktur bei, stärkt die Wirtschaft und verbessert die Lebensqualität der Bürger. Durch gezielte Fördermaßnahmen kann Carsharing zu einem wichtigen Baustein der Mobilitätswende und der Schaffung eines umweltfreundlicheren und lebenswerteren Landkreises Peine beitragen.

Diesen Prüfauftrag bitte ich in der Beratungsreihenfolge gem. §§ 54, 64 und 71 NKomVG zunächst im Ausschuss für Bauen und Liegenschaften, anschließend im Kreisausschuss und abschließend im Kreistag zu beraten.

Dieser Ausschuss für Bauen und Liegenschaften ist in der Regel für Themen zuständig, die die Planung und Entwicklung von Infrastruktur betreffen, einschließlich öffentlicher Stellplätze und gegebenenfalls auch der Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, was für Carsharing-Anbieter relevant ist. Auch die Verwaltung von öffentlichen Liegenschaften und Flächen, die für Carsharing genutzt werden könnten, fällt unter seinen Zuständigkeitsbereich.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Schampera (Voll)
Mitglied im Kreistag Peine